

MAANDBLAD VOOR DE SCHEEPVAART EN SCHEEPSBOUW IN DE LAGE LANDEN

DE **Blauwe Wimpel**

Deze maand onder meer:

**Piraterij nog
steeds risico voor
de zeevaart**

**Rederij Doeksen
100 jaar**

**De ondergang
van de 'Callisto'**

**Beleggen in
scheeps-CV's; gok
of zekerheid?**

**Nummer 6
19 juni 2008
Jaargang 63**



Nederlandse matrozen

Een uitgestorven ras

TEKST EN FOTO'S LEO BERSEE

Nederlandse matrozen bestaan niet meer. Dat weet een ieder die bekend is met de zeevaart. Maar ooit - nog niet eens zo lang geleden - was dat wel anders. En bovendien, matroos werd je niet zomaar. Je moest er wat voor doen: naar school, een heel jaar maar liefst. Dat kon in Rotterdam, IJmuiden en niet te vergeten in Amsterdam. Ging je naar 's lands hoofdstad dan wachtte de 'Pollux'; een geduchte leerschool met een ijzeren tucht!

Op zaterdag 5 april 2008 is het zover. De derde reünie van oud-leerlingen, beter bekend als Polluxberers, is daar. Aan het begin van de NDSM-pier valt direct op dat ook dit keer de belangstelling groot is. Bij het betreden van de gangway springt Hein Visbeek in de houding. 'Zo ging dat hier vroeger,' legt hij uit. 'Ik zal wat op wacht hebben gestaan.' Aan dek is het een gekrioel van mensen. Ik hoor juichkreten van mannen die elkaar na lange tijd weerzien, lovende woorden over de 'Pollux' en verhalen over zee, sterke verhalen...

Een meisje...

Twee mannen die er wat kleding betreft eender uitzien, spreek ik aan. Jan de Vries en Tinus Maat blijken elkaar goed te kennen. Samen volgden ze de opleiding tot matroos in 1948-1949. Tinus, geboren in 1934, vertelt afkomstig te zijn uit de binnenvaart. Als kind al voer hij met zijn ouders mee op de rijnaak. Geen wonder dat varen z'n lust en leven was. Toch wilde Tinus meer dan alleen maar zoetwater zien. Omdat het in de lijn der verwachting lag dat zijn oudere broer het schip zou overnemen, leverde dat de nodige manoeuvreerruimte op. Die benutte Tinus. Na een jaar 'Pollux' koos hij zee. Schepen van de HSM brachten hem naar onbekend gebied. Het zeemansleven beviel. De onderlinge kameradschap, de vrijheid, het avontuur. Toch gebeurde er na vier jaar iets dat zijn leven een scherpe wending gaf. Tijdens 'n verlof vertelde zijn vader dat zijn moeder het er maar moeilijk mee had. Stormde het dan was de sfeer aan boord van de rijnaak te snijden. Moeder sliep niet en vreesde voor

het leven van zoonlief op zee. Tinus trok zich haar lot aan. Zo zelfs dat hij besloot het varen op te geven. Aan wal volgde verkering. Korte tijd later trouwde hij met een meisje uit Enschede. Een nieuwe baan vond hij ook; in de textielindustrie.

Militair...

Zijn maat Jan, geboren in Hilversum en van hetzelfde bouwjaar als Tinus, herinnerde zich zijn eerste schip nog goed. Het was de fraaie 'Orion' van de KNSM. Vanuit verre havens in het oostelijk bekken van de Middellandse Zee trok hij erop uit. Jan was zich bewust van het voorrecht zeeman te zijn. Immers wie komt er op zo'n jonge leeftijd in zulke exotische oorden! In de Zwarte Zee

Tinus Maat (l) en Jan de Vries



echter ging het mis. De zoon van de Nederlandse consul uit Athene was eveneens aan boord en bleek een gepassioneerd fotograaf. In de haven van Varna schoot hij de ene na de andere foto. Toen de communistische autoriteiten dit zagen, was het hek van de dam. Niet alleen werden camera en fotorol in beslag genomen; het complete schip ging aan de ketting! 'Drie maanden hebben we er doelloos bijgelegen,' vertelt Jan die er nu hartelijk om lacht. 'Toen was dat heel anders,' verzekert hij me. 'Van Bulgarije had ik mijn bulk vol. Trouwens niet ik alleen, de hele crew.'

Ondanks die minder prettige ervaring bleef hij varen voor de Amsterdamse Kroonvaarders. Na zes jaar kwam er een kink in de kabel. Jan raakte verliefd op een alleraardigst meisje, zei de zee vaarwel en werd... beroepsmilitair.

Eerste stuurman

Dat een loopbaan op zee van langere duur kan zijn, blijkt uit het verhaal van Tjipke Gulmans. In 1955 begaf de, op Texel woonachtige, jongeman zich naar het Oosterdok. Na het Polluxjaar wachtte het zilte sop. Aan boord van de 'Gooland' benijdde hij de man bij wie hij wacht liep. Stuurman, da's 'n mooi beroep én één met promotiekanalen! Na 'n jaartje Hollandse Lloyd meldde de ambitieuze jongen zich bij zeevaartschool Noorderhaaks te Den Helder. In 1959 keerde hij terug naar zee; ditmaal als vierde stuurman bij de KJCL. Ondanks het feit dat ook Tjipke een aantal jaren later trouwde, peinsde hij er niet over het zeemansleven op te geven. Daar is het te mooi voor. Langzaam maar zeker klom hij op in rang. Beginjaren zeventig maakte hij als 1e stuurman de grote scheepvaartfusie mee. Bij de Nedlloyd volgde in 1986 zijn voornaamste promotie. Negen jaar voer de voormalig ketelbink als gezagvoerder. In 1995 maakte hij zijn laatste reis op de 'Nedlloyd Clement'. Toen ging de Polluxbeer op 55-jarige leeftijd met pensioen. 'Dat is 'm!' roept Tjipke. 'Speciaal uit Durban overgekomen om zijn maten weer eens



Twee Polluxberen op het voorschip.

te zien. 'Als Willem Kruk begint te praten, hoor ik 't meteen. Zeemanstaal, recht voor z'n raap. Willem vertelt elf jaar lang het noble beroep van matroos te hebben uitgeoefend. Met veel plezier. Niet alleen voer hij bij de rederij met de beste schepen; hij maakte er de mooiste reizen. Immers, VNS-schepen zag je overal behalve in Nederland! Toch hield de jongeman uit Amstelveen het zeemansleven in 1972 voor gezien. Zuid-Afrika waar hij vele malen was geweest, bekoorde hem meer dan z'n eigen landje. Hij verdaagde in Durban en ging in de scheepsreparatie. Twee rechterhanden en 'n portie ondernemingszin waren er de oorzaak van dat Willem het ver schopte. 'Ik heb vier scheepswerven,' zegt de huidige Director van Elgin Brown & Hamer Ltd. 'Heimwee naar Holland heb ik niet,' lacht hij, 'maar voor de Polluxberen kom ik terug!'

Band

Meer dan ooit wordt me duidelijk hoe sterk de onderlinge band aan boord van de 'Pollux' moet zijn geweest. Ondanks de ijzeren tucht en strenge discipline worden de namen van commandeur Viëtor en bootsman Siebel slechts met achting uitgesproken. Wonderlijk, want de straffen bij het overtreden van de regels logen er niet om en de vlijmscherpe zeilnaald waarmee Siebel zijn jongens het want injoeg is niemand vergeten. 'Och, zo hoorde het ook,' merkt Willem Kruk nuchter op. 'Vergeet niet, lieverdjes waren we niet. Kwajongens eerder, jochies waarvan menigeen dacht dat het er



Ook Harry Smit (l) was met echtgenote aanwezig.

slecht mee zou aflopen.' Tjibke Gulmans schiet in de lach. 'Je ziet dat het wel meeviel,' merkt de voormalig gezagvoerder knipogend op. 'De meesten van ons zijn heel aardig terecht gekomen.'

Ten slotte stuit ik op de man die door allen aan boord op handen wordt gedragen. Ach, wie kent Harry Smit niet. Zijn reputatie in de maritieme wereld werd definitief gevestigd toen hij een oud, vervallen lichtschip omtoverde tot de vermaarde zeilbark 'Europa'. Maar de vriendelijke man met baard flikte nóg een kunstje. Toen in 2004 de 'Pollux' na wat laatste dienstjaren in IJmuiden te koop werd aangeboden, aarzelde Smit niet. Hij kocht het en liet het

naar een Zaanse werf slepen. De verbouwing begon. In het voorjaar van 2006 zat de gigantische klus erop. Het voormalige opleidingsschip zag eruit, zoals het nog nooit had gedaan. De 'Pollux' was een drijvend maritiem restaurant geworden. Eén met sfeer en een uniek verleden. Ook de locatie kon niet beter. Terug in Amsterdam-Noord, waar het schip in 1940 te water werd gelaten. Een godsgeschenk voor de Polluxberen! Geen wonder dat de jaarlijkse reünie op 'hun' schip allang niet meer weg te denken is. Toen ik later die middag de gangway afstapte, was ik van één ding overtuigd. Mogen Nederlandse matrozen een uitgestorven ras zijn; hun verhalen klinken luider dan ooit!

Tjibke Gulmans (l) en Willem Kruk

